Les Informations du jour des Rencontres Ufologiques

Référence : 025 – 14 - 01 - 2014



Note d'informations privée des Rencontres Ufologiques, de la F.F.U. et du Mufon France © -
Communiquez toutes vos informations pour qu'elles figurent ici à lebatl@aol.com
L'ACTUALITÉ UFOLOGIQUE DE NOS LECTEURS – LIEN D'INFORMATION DU MUFON FRANCE – DE LA F.F.U. ET DES RENCONTRES UFOLOGIQUES – LES ACTIVITÉS DES RENCONTRES UFOLOGIQUES DANS LES VILLES – LES ARTICLES DES GRANDS AUTEURS INSCRITS SUR LE SITE DES RENCONTRES ET TOUS CELLES ET CEUX QUI SOUHAITENT PARTICIPER À CETTE ŒUVRE COMMUNAUTAIRE

GÉRARD DEFORGE ÉVOQUE LA DERNIÈRE SOIRÉE DES RENCONTRES UFOLOGIQUES D'OVNI PARIS



Image extraite du film « La Quatrième nuit » de Stéphane et Vincent Leroux

Stéphane et Vincent Leroux nous ont donc projeté leur court métrage, mardi dernier à la Défense, lors de notre réunion mensuelle de "Paris-Ovni".

Le public fidèle à ces réunions était au rendez-vous, y compris, comme l'a signalé Gilles Lorant, un énergumène qui s'est d'ailleurs montré discret, à part deux remarques d'un ridicule à tuer un bœuf sans le toucher!!!!

Je me suis permis une courte intervention pour dire combien j'avais apprécié le point de vue des auteurs, de mettre en scène des expériences réellement vécues dans ce domaine des ovnis, ce qui intéresse particulièrement certains d'entre nous, autant que nous nous intéressons à leurs manifestations!

Le point de vue de nos réalisateurs était d'évoquer, (plus que de "montrer") les manifestations dont ils furent plus que des témoins, au moyen d'un système de "prises de vue subjective", et non pas "objective". Ce moyen cinématographique est largement utilisé dans les films "à suspens", mais je ne l'ai jamais vu, dans toutes ses composantes, sur le sujet qui nous intéresse. Les "composantes", c'est à dire non seulement les perceptions visuelles, mais les ressentis, les perceptions sonores.... nous plaçant ainsi dans la situation "réelle" vécue par les "expérienceurs", mot considéré comme un barbarisme par l'Académie, mais qu'il faudra bien un jour intégrer à notre langue familière!

L'immense majorité de la salle a suivi avec étonnement et grand intérêt cette présentation élaborée en plus avec la maestria des professionnels de l'image que sont nos amis. Une chance énorme pour l'ufologie française, ces gars-là! En plus, une humilité, une gentillesse, un sens du contact avec le public, simple, direct, authentique, qui a touché tout le monde, et beaucoup ont formulé de justes compliments.

Voilà une approche nouvelle et extrêmement importante pour le développement de la divulgation, car tous les ingrédients sont là pour affirmer la réalité de ces phénomènes: choses vécues, racontées en miroir avec les images visuelles, sonores et transmises à notre cerveau de manière intuitive et réaliste, directement, avec talent, par de vrais contactés.

===

Argentine : une officine gouvernementale consacrée à l'étude des ovnis !

LA COMMISSION OFFICIELLE OVNI AU SEIN DE L'ARMÉE DE L'AIR EN ARGENTINE : UN AUDIT ET UNE MEILLEURE COMMUNICATION VIS-À-VIS DU PUBLIC SONT A METTRE EN PLACE RAPIDEMENT

Par Mario Lupo et le Professeur Ruben Morales

Traduction et adaptation de Gérard Lebat

Mario Lupo et le Professeur Ruben Morales sont des personnalités connues et influentes en Argentine. Ils sont les fondateurs des Cafés Ufologiques qui ont été ouverts dans ce pays avec les conseils et le concept appliqué par Gérard Lebat à l'organisation du réseau des Rencontres Ufologiques qu'il a mis en place en France à partir de 2004. Le Professeur Ruben Morales est aussi un « ufologue » de longue date, plusieurs décennies consacrées à l'étude du phénomène ovni. Ils se sont fortement impliqués dans le suivi de la commission officielle, ont proposé leur collaboration, mais, depuis sa création : rien, aucune publication !



Il y a déjà trois ans que la télévision a annoncé la création d'un comité au sein de l'Armée de l'Air de l'Argentine qui devait se consacrer à l'étude des ovnis. Il est toujours en vigueur. À notre grand regret, nous exprimions en 2012 : «Le comité n'a pas publié à ce jour un seul rapport technique, n'a pas fait connaître la méthodologie qu'il comptait mettre en place, n'a pas distribué de tracts pour lancer des appels à témoin ou présenter l'objet de son étude, en bref aucune action et aucun rapport à commenter. Il est frappant de constater que cet organisme officiel, qui a fait l'objet d'une médiatisation importante lors de sa création, n'a pas donné depuis ce jour signe de vie, à l'exception d'une information présentée comme un scoop par le plus féroce quotidien, opposant acharné du gouvernement : Clarin ! »

Cette commission s'est donnée pour nom : CEFAE (Étude des Phénomènes Aérospatiaux), un nom ambigu, car les phénomènes aérospatiaux peuvent varier allant de la météorite à l'accident d'avion, en passant par les nuages et la grêle ! Il aurait été judicieux de choisir un nom plus approprié et dans cet article nous allons citer l'exemple concret de l'organisation mise en place en France. Mais il est toutefois connu que la CEFAE a été créée pour enquêter sur les ovnis, quel que soit le type d'ovni, à tel point que des enquêteurs ufologues civils ont été nommés comme conseiller au sein de cette organisation.

L'article 2 de la résolution fondatrice affirme que son objectif est «d'informer l'institution (donc l'Air Force) sur les questions liées aux phénomènes aérospatiaux et les observations qu'ils n'ont pas été en mesure de solutionner ». Le 5 mai 2011, le général de brigade Norman Constantine a signé la résolution qui formalisait la destination de ses rapports qu'il devait impérativement diriger sur le Secrétariat général de l'état-major de la Force Aérienne l'Argentine.

Le battage médiatique a commencé plus tôt, en Décembre 2010, avec un rapport du commandant William Daniel Tealdi, qui a ensuite été identifié comme futur chef de ce bureau. Toutefois, ce bureau a été en définitive occupé par le capitaine Mariano Mohaupt , porte-parole de la presse pour la Force aérienne , et plus tard par le Commandant William Oscar Aloi , ainsi que l'annonce le quotidien Clarin du 17 avril 2012. Et il est à noter que chaque fois qu'il y a eu une annonce importante sur le sujet, elle a été publiée en exclusivité et en double page par le journal de « Magnetto ». (Mr Magnetto étant le boss de Clarin !)

Il est faux de présenter cet organisme comme une importante structure officielle qui fait un travail de qualité. Il est même probable que le président n'est même pas au courant de l'existence de cette agence d'état, ce qui semble curieux. En tant que citoyen, que penseriez-vous si vous aviez connaissance d'une telle agence, qui est un service s'occupant des soucoupes volantes, mais qui ne produit aucune étude, aucun rapport en trois années d'existence. Les quelques nouvelles que nous avons, ce sont les publications faites par « Clarin ». Elles ont

La Fuerza Aérea investiga 23 casos posibles de ovnis

POR EZEQUIEL VIÉITEZ

Alguno de estos avistajes puede ser positivo. Un equipo de ingenieros y meteorólogos buscará ahora pruebas científicas. Ya rechazó otras 79 denuncias. Y hay polémica: los ufólogos dicen que el Estado no tiene voluntad de desclasificar archivos.



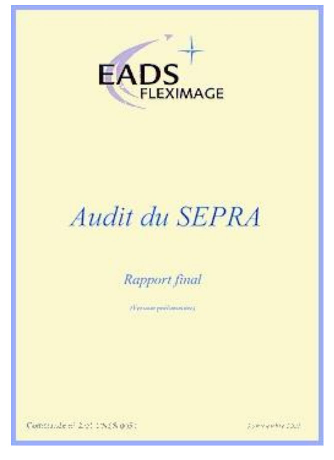
La nota del anuncio, que publicó hace un año Clarín. Los integrantes de la comisión, desde la izquierda: comodoro Guillermo Aloi (jefe), los soldados Jorgelina Acosta, Adrián Ferreyra y Leonel Toledo, y el capitán Mariano Mohaupt (sentado).

conduit à de fortes critiques sur les réseaux sociaux de la part des personnes qui étudient le phénomène ovni.

Notons que sur la page d'index du site, au niveau du logo de l'Armée de l'air, il a été retiré le lien « CEFAE » reliant un formulaire destiné à soumettre des rapports d'observations étranges. On suppose que la direction de l'armée de l'air n'est plus en accord avec l'existence de cette commission, et certains imaginent même que la commission n'aurait aucune base légale ou officielle.

Cette situation n'est donc pas claire, elle exige une solution politiques et notamment en ce qui concerne les communications vers le public qui sont actuellement inexistantes. Pour satisfaire à ces exigences élémentaires, pas besoin d'inventer quoi que ce soit, il suffit de diffuser le bilan de ce qui a été étudié, que ce soit positif ou non, comme le fait la commission officielle sur les OVNIS la plus prestigieuses dans le monde : le GEIPAN français. Cet organisme relève du Centre national d'études spatiales (CNES), l'agence spatiale française. Initialement appelé GEPAN (Groupe d'Études des Phénomènes Aérospatiaux Non identifiés) cette appellation en 1988 a été remplacée par le SEPRA, (Service d'Études sur les Phénomènes de Rentrée Atmosphériques) qui devait alors analyser les observations relatives à tout ce qui provient de l'espace, résidus de fusées ou de satellites et bien entendu les OVNI. En utilisant ce nom, on a tenté de mettre en évidence un profile moins tendancieux, mais en même temps il s'est posé le problème de son financement, doté alors d'un budget irrégulier, insuffisant et imprévisible.

À la fin de 2001, la direction générale du CNES a ordonné un audit destiné à évaluer s'il convient de poursuivre ou non les activités de cet organisme. Ce fut un point décisif pour l'avenir du SEPRA. Cette vérification minutieuse a sauvé quelque chose qui était alors en dehors des préoccupations de l'institution : l'intérêt permanent du public sur la question des OVNI et ses revendications logiques de transparence et d'information de la part des autorités. Les conclusions de cet audit furent positives. Ainsi, en 2005, une restructuration totale de l'organisme a été faite en lui donnant le nom du GEIPAN (Groupe d'Études et d'Informations sur les Phénomènes Aérospatiaux Non identifiés), similaire à l'acronyme du GEPAN d'autrefois. Toutefois l'ajout du mot « information » est important, la direction du CNES l'a recommandée, ce qui met un accent particulier sur l'information du public en toute transparence. Pour satisfaire à cette mission, les archives du GEIPAN ont été mises en ligne via un site internet. Le GEIPAN s'est également orienté vers plusieurs voies complémentaires de communication afin de satisfaire les citoyens : brochures, conférences et une relation étroite et fréquente avec la presse.


EADS
FLEXIMAGE

Audit du SEPRA

Rapport final

En Argentine on devrait faire exactement la même chose, un audit est urgent à mettre en place pour définir la technique à employer, les moyens humains nécessaires et les ressources économiques et documentaires de cette commission qui n'a émis aucun rapport en trois ans. Cet audit permettrait de définir quelque chose de nouveau, avec une orientation claire sur son travail, ses objectifs et une transparence de l'information vis-à-vis du public. Ceci permettrait de clarifier une situation ubuesque, comme par exemple ceux qui se vantent d'être des collaborateurs de la commission officielle et qui en parallèle vont recueillir des signatures via des pétitions, demandant au gouvernement de déclassifier les « X-Files » ! Ils prétendent d'un côté collaborer et d'un autre côté ils demandent au gouvernement une totale transparence sur les dossiers ovnis toujours classés « top secret » auxquels, si vraiment leur collaboration était effective, ils devraient avoir accès…. Il est temps de vérifier ce qui existe réellement dans ces hypothétiques archives et de faire tous les changements utiles au niveau des objectifs, des ressources, des moyens humains afin de relancer la « machine ». C'était pourtant lors de sa création une excellente idée, mais qui n'a pas porté ses fruits après trois années. Cette nouvelle commission implique une décision politique qui doit être fondée sur des valeurs démocratiques visant à informer les citoyens en toute transparence, une décision qui exige une certaine maturité, y compris dans la critique. Inutile d'avoir recours à des insultes ou à compliquer l'organisation par une bureaucratie importante qui neutraliserait l'efficacité de l'organisme et le mettrait en difficulté pour accomplir sa mission.

C'est la demande que nous formulons clairement et sur laquelle nous souhaitons avoir rapidement satisfaction.





SE LLEVÓ A CABO LA DECIMONOVENA REUNIÓN DEL CAFÉ UFOLÓGICO DE CORRIENTES
Coordinación Café Ufológico de Corrientes

Photo : Mirian Cristina Alarcón, Pablo Omastott, Alex Correa,Francisco Villgrán, Andrés Salvador y Stella Maris Ruiz Diaz (der.)

En la tarde del miércoles 8 de enero se realizó en la librería Capitulo 1 [Mendoza 750 - Corrientes], la 19º Reunión del *Café Ufológico de Corrientes*.

La misma comenzó a las 19 hs. con la presencia de Mirian Cristina Alarcón, Alex Correa, Stella Maris Ruiz Diaz, Andrés Salvador, Francisco Villagrán, Pablo Omastott.

Al inicio del encuentro, Stella Maris Ruiz Diaz presento dos simpáticas representaciones de Alienígenas que se convirtieron por momentos a lo largo del encuentro en el centro de atención.



Photo : Andrés Salvador en compañía de un Humanoide, con Alex Correa como testigo del EC3

Mirian Cristina Alarcón formuló algunos interrogantes sobre la naturaleza Animada de los seres Humanos y las experiencias cercanas a la muerte que fueron objeto de intervenciones por parte de Alex Correa y Francisco Villagrán quien se refirió su propia experiencia en la materia.

Andrés Salvador informó de algunas de las actividades que se han propuesto para articular a lo largo del año, entre lo que destaca el Segundo Encuentro Interprovincial Corrientes-Chaco de Ovnilogía organizado por la *Red Corrientes-Chaco de Ovnilogía* y auspiciada por la los *Cafés Ufológicos de Corrientes* y *Resistencia* y *OVNIS en Corrientes* a llevarse a cabo tentativamente el sábado 21 de junio de 2014 en *Homenaje al 67º Aniversario del avistamiento de OVNIS por Kenneth Arnold*.

Pablo Omastott informó de que el pasado 5 de enero se llevó adelante la primera jornada de observación nocturna fuera de la ciudad, por parte de los miembros del*Centro de Investigación de Fenómenos Aeroespaciales Desconocidos* (CIFAD). Para la misma los integrantes del grupo, Juan Palacios, Pedro Rojas y el propio Omastott se trasladaron hacia la localidad de Empedrado (Corrientes - Argentina), donde pescadores han manifestado en varias ocasiones la presencia de extrañas luces en la zona. Luego de recoger el testimonio de algunos habitantes del lugar , el trabajo se realizó desde una de las afamadas barrancas del lugar, a unos 20 metros de altura sobre el río Paraná comenzando minutos antes de caer el sol y hasta pasada las 1 de la madrugada, momento en que se consideró oportuno finalizar la observación debido a la proximidad de una tormenta.



Francisco Villagrán examina el dispositivo de visión nocturna mientras Stella Maris Ruiz Diaz observa las imágenes

Alex Correa, quien es uno de los Coordinadores del Café Ufológico de Resistencia (Chaco) y administrador junto a Salvador de la página Facebook de la *Red Corrientes-Chaco de Ovnilogía* tuvo la oportunidad de dar conocer y probar un dispositivo de visión nocturna, como el que los skywatcher escudriñan el cielo en busca OVNIS, lo que permitió los presentes aproximarse a su uso y funcionamiento, así como se lo puede acoplar a una pequeña pantalla o a una Netbook para poder capturar las imágenes en vídeo, a efectos de que posteriormente se las puedan analizar.

Como consecuencia de la presentación se produjo un ameno dialogo sobre los mitos que existen en relación a estos dispositivos y al mal uso que le dan algunos aficionados a la búsqueda de OVNIS.

Entre las novedades relativas al fenómeno Omastott y Salvador hicieron referencia a la aeronave que informó de un cuasi accidente con un OVNI "en forma de pelota de rugby" en el aeropuerto de Heathrow (Reino Unido), en un incidente que ha desconcertado a los expertos en aviación y que se dió a conocer el 5 de enero, por su parte Villagrán hizo referencia al OVNI que interrumpió viajes en el aeropuerto de Bremen (Alemania) el pasado lunes 6 de enero.

La 20º Reunión del Café Ufológico de Corrientes quedó fijada para el próximo 5 de febrero de 2014 en el mismo lugar y hora.

** Colaboraron en la redacción de esta crónica: Alex Correa, Stella Maris Ruiz Diaz, Pablo Omastott y Andrés Salvador - Fotos : P. Omastott.*

==

LA DIRECTION DES ENQUÊTES DU MUFON FRANCE MET EN LIGNE LES 3EME ET 4EME COURS D'ENQUÊTEURS



Le Mufon France vient de mettre en ligne deux nouveaux cours destinés aux enquêteurs qui souhaitent approfondir ce travail en se rendant auprès des témoins d'Ovni afin d'établir un rapport complet sur ce qui a été observé. Tous les cours comportent des supports complémentaires ou on peut trouver de nombreux conseils qui les complètent.

L'objectif de cette formation est de vous fournir tous les outils méthodologiques nécessaires à la bonne conduite de vos enquêtes. Elle se veut complète et exhaustive. Néanmoins, comme toute formation qui se veut vivante, des évolutions sont possibles, notamment suite à vos remarques et à vos suggestions d'améliorations argumentées.

COURS NUMÉRO 3

Lors d'une enquête, il faudra recueillir de nombreuses données fiables et objectives. Ce recueil se fera lors de votre rencontre avec le témoin là où il a vu le phénomène ou ailleurs mais aussi à l'endroit où il a vu le phénomène aérospatial non identifié ou encore depuis votre domicile.

Le recueil de données revêt une importance toute particulière pour au moins deux raisons. La première est que la mémoire jouant des tours, il faut prendre un maximum de renseignements le plus tôt possible et ce, dès la première rencontre avec le ou les témoins et la seconde est que ces renseignements permettront à différents spécialistes d'amorcer un travail de compréhension de ce qui s'est passé en trouvant une explication conventionnelle ou en déterminant la nature inexpliquée du phénomène. Sans compter que cet ensemble d'indices pertinents ajouté à ceux d'autres dossiers pourront générer des études complexes de compréhension du phénomène voire de la résolution de sa véritable nature.

Ce cours va permettre de recueillir les données utiles à l'analyse de l'observation :

- L'environnement physique
- L'activité humaine
- La météorologie
- La configuration du ciel
- La circulation aérienne
- Le témoin et sa personnalité
- L'environnement socio culturel
- L'objectivation des données
- Le matériel de l'enquêteur

COURS NUMÉRO 4

Le cours numéro 4 est consacré à la caractérisation du phénomène. Il s'agit de la procédure détaillée qui permettra, à travers la reconstitution, de localiser, mesurer et décrire avec précision le phénomène observé.

Le but final d'une enquête, à travers l'analyse des environnements et l'audition du témoin, est d'avoir une description la plus précise et la plus objective possible du phénomène observé. Il s'agit de la caractérisation du phénomène qui comprend sa description, sa localisation et sa trajectoire. Cette phase passe souvent par une reconstitution de l'observation avec le témoin, sur site et dans les conditions les plus proches possibles de l'observation initiale.

Ce cours va permettre d'acquérir les compétences nécessaires à une reconstitution efficace, à savoir :

- Les objectifs de la reconstitution
- L'organisation de la reconstitution
- L'évaluation de la distance, de l'altitude et de la taille du phénomène observé
- L'estimation de la vitesse et de la trajectoire
- La description de l'aspect du phénomène
- Les techniques de prises de vue

POUR SUIVRE CES COURS

Les cours d'enquêteurs du Mufon France sont gratuits et on peut les suivre facilement, chacun à son rythme en s'inscrivant auprès du service de formation des enquêteurs du Mufon France, service dirigé par Jean Luc Lemaire : Tel : 06 72 13 93 22 - E-mail : dne@mufon-france.fr . On peut également trouver sur le site du Mufon France

(http://mufon-france.fr) toutes les informations utiles sur l'organisation et sur l'orientation qui est appliquée. Le module des cours est indépendant du site et il est placé sur une plateforme spécialisée, Claroline, adaptée au suivie d'un cursus ou d'une formation via internet. Cette plateforme est accessible à partir du site du Mufon France. Toutes les informations qui vous seront utiles pour suivre ce cursus de formation aux techniques de l'enquête, vous seront communiquées par la DNE lors de votre inscription. Pour accéder aux différents cours, il est indispensable d'avoir suivi le ou les cours qui le précèdent. Cette formation est donc complète et progressive.

==

UNE IMAGE EXTRAITE D'UNE VIDÉO PRISE LORS DE L'OBSERVATION D'UN OVNI AU DESSUS DE L'AÉROPORT DE BRÊME

Voir notre lettre précédente

http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=aTfzdq0HtHg



===

GENDARMERIE
BRIGADE DE
RUE
TÉL

02 Avr 90
No 1190/21/H

Ann F à la note N° 1S/03/W du
03 Avr 90

Au Comd Dist WAVRE
A l'attention du Capt

OBJET : Observation d'un phénomène étrange la nuit du 30 au 31 Mar 90
Ref : Com Tf du 020815 Avr 90

Le 31 Mar 90 vers 0030 Hr, suite au différents Msg faisant état d'observations de "lumières étranges" à RAMILLIES, nous nous sommes arrêtés le long de la RN 29, à hauteur de Thorembais les Beguines. A partir de ce poste d'observation, nous avons remarqué une lumière apparemment similaire à une étoile et ce en direction de NAMUR & EGHEZEE. Cette lumière paraissait clignoter ou plutôt "trembler". L'intensité de son éclairage n'était pas constant.

Nous avons aperçu deux avions (signaléspar une lampe clignotante de couleur blanche) venant de la direction de JODOIGNE qui ont pris de l'altitude et se sont dirigés vers cette"lumière". L'un des avions (le premie est passé sous la "lumière" tandis que l'autre passait légèrement au-dessus (estimation sur un plan vertical à partir de notre poste d'observation).

Après le passage des avions, cette "lumière" nous a donné l'impression de "dégringoler" pour ensuite se déplacer vers notre droite. Par la suite, cette"lumière" a semblé s'atténuer ou s'éloigner vers NAMUR.



MDLChef

VAGUE 1990 EN Belgique AFFAIRE DU F16 – NUIT DU 30 AU 31 MARS 1990

Extrait du site UFOCOM, préparé par Maurice Vandeput – AREPS Belgique pour la conférence qu'il a donné lors du Repas Ufologique de l'Areps le 4 janvier 2014 à Tournai en Belgique.

Rapport détaillé de l'intervention F16 durant la nuit du 30-31 mars 1990

GENDARMERIE Brigade de [supprimé]02 Avr 90
No 1190/21/N
Ann F à la note N. 1S/03/W du 03 Avr 90
Au Comd Dist WAVRE
À l'attention du Capt [supprimé]

OBJET: Observation d'un phénomène étrange la nuit du 30 au 31 Mar 90

Ref: Com Tf du 020815 Avr 90

Le 31 Mar 90 vers 00 :30 Heure, suite aux différents Magazines faisant état d'observation de "lumières étranges" à RAMILLIES, nous nous sommes rendu le long de la RN 29, à hauteur de Thorembais les Béguines. A partir de ce poste d'observation, nous avons remarqué une lumière apparemment similaire à une étoile et ce en

direction de NAMUR / ECHEZEE. Cette lumière paraissait clignoter ou plutôt "trembler". L'intensité de son éclairage n'était pas constante.

Nous avons aperçu deux avions (signalés par une lampe clignotante de couleur blanche) venant de la direction de JODOIGNE qui ont pris de l'altitude et se sont dirigés vers cette "lumière". L'un des avions (le premier) est passé sous cette "lumière" tandis que l'autre passait légèrement au-dessus (estimation sur un plan vertical à partir de notre poste d'observation).

Après le passage des avions, cette "lumière" nous a donné l'impression de "dégringoler" pour ensuite se déplacer vers notre droite. Par la suite, cette "lumière" a semblé s'atténuer ou s'éloigner vers Namur.
[Signature]
MDL Chef

Le ciel:
Dans la direction Sud-Est, celle ou les gendarmes observent la lumière, depuis 49.50'25" Nord et 4.36'10" Est, dans les alentours de 00:30 le 31 mars 1990, aucune étoile ou planète ne dégringole. Aucune planète brillante, comme Vénus ou Jupiter, ne se trouvent là, et toutes les étoiles "montent" dans le ciel. Ceci tient compte de GMT+1 comme de GMT+2 (le passage à l'heure d'été devait être alors le 30 mars à 02:00 si cela s'était fait comme cela se fait en 2008 ce qui ne m'est pas certain).

Commentaire:
Ce rapport d'observation-là n'est mentionné. à ma connaissance dans aucun texte relatif aux évènements de cette nuit, ni "sceptiques" ni "tenants". Je trouve de nombreuses affirmations disant que la totalité des OVNIS ou lumières vues au sol lors de cet évènement dans cette nuit étaient "des étoiles" ou "probablement des étoiles" et selon un auteur également "un haut fourneau". Un exemple est dans le livre "AVNI, Les Armes volantes non Identifiés" du physicien Jean-Pierre Pharabod disant en page 175 que dans "la nuit du 30 au 31 mars", "des gendarmes crurent voir des objets lumineux s'installer en formation dans le ciel" mais que "en fait dans ce cas précis il s'agit probablement d'astres", rien d'autre n'étant dit, ce qui suggère que ce rapport d'observation n'est simplement pas pris en compte, probablement jamais vu par les auteurs d'ouvrages ou articles concernant ces évènements, ou si vu, non abordé. Et rien ne vient justifier que ce qui est décrit dans ce rapport est "des astres" ou même une €toile et encore moins "un haut fourneau" etc.

Cette observation est en réalité, vue du sol, une arrivée des deux F-16 envoyés par la force aérienne Belge vers l'OVNI déjà signalé au sol et déjà confirmé par plusieurs radars au sol.

Cet OVNI a bien été vu visuellement au sol au moment même de cette arrivée des avions.

La trace radar publiée par la force aérienne belge sous forme de vidéo, permettant une reconstitution, pour l'un des F-16, obtenue lors de l'un des verrouillages radars sur l'OVNI par les F-16, montrant que l'OVNI "dégringole", ce qui est bien ce que rapportent les observateurs visuels au sol.

Les F-16 ont permis d'enregistrer par radar la "dégringolade" de l'OVNI vu depuis le sol.
Posté le: Lun 14 Fév. - 16:41 (2011)
Sujet du message: F16, nuit du 30 au 31 mars 1990

Le rapport ci-dessous fut décrit en ces termes par E. Lamin, Colonel Breveté d'État-Major Chef de la Section Politique de la Défense par intérim:

"Veuillez trouver, ci-joint, un résumé de la déclaration faite à la presse, le 11 juillet 1990, par le Colonel Aviateur Breveté d'État-Major DE BROUWER, Chef de la Section Operations de l'État-Major de la Force Aérienne Belge, relative aux observations en objet." Ce rapport de synthèse a été utilisé comme base de la conférence de presse donnée le 11 Juillet 1990 par le colonel De Brouwer.

Rapport de synthèse sur les circonstances des observations du 30 au 31 Mars 1990.

1. Tôt en Décembre 1989 les Forces Aériennes Belges ont été contactées à plusieurs occasions par des témoins oculaires qui ont observé€ des phénomènes étranges dans l'espace aérien belge. En certaines occasions ils ont décrit des phénomènes tels des plates-formes triangulaires ayant jusqu'à 200 pieds de large avec 3 projecteurs lumineux rayonnant vers le sol, planant à plus ou moins 100 m au-dessus de la terre et faisant seulement un bruit très léger de ronflement. Quelques témoins ont vu l'objet partir à très grande vitesse après une accélération très rapide. Toutes les observations ont été faites en soirée ou pendant la nuit.

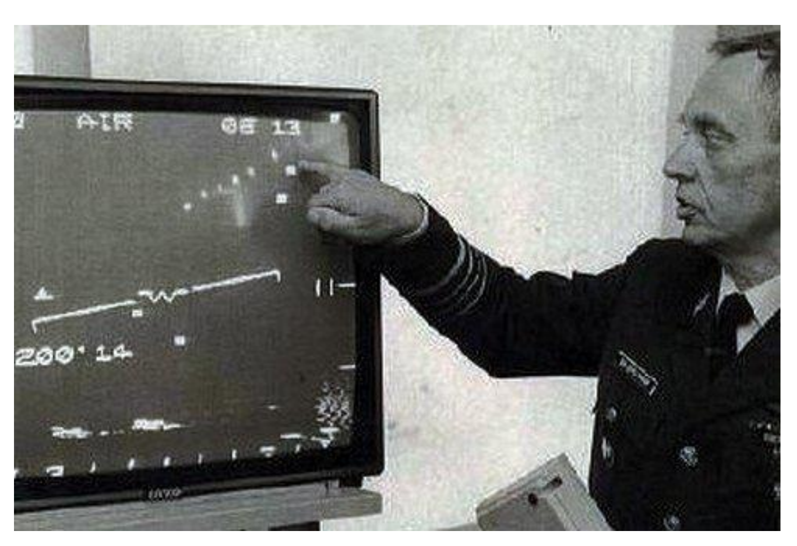
2. Les stations de radar qui avaient été alertées par des témoins oculaires ne pourraient pas déterminer avec absolue certitude une corrélation entre les observations visuelles et leurs détections sur le radar. A deux occasions les Forces aériennes Belges ont fait décoller deux F16 pendant les heures de soirée.

a. A la première occasion le F16 est arrivé plus ou moins une heure après la détection visuelle. Rien n'a été observé.

b. Lors de la deuxième occasion, les pilotes ont pu identifier un projecteur à rayon laser sur la terre. Après recherche il était évident cependant que la description des observations était totalement différente de ce qu'ils ont pu trouver.

3. En conséquence l'Air Force Belge, impatiente d'identifier l'origine des phénomènes, autorisa le décollage de deux F16 si les conditions suivantes étaient réunies:

- **a.** Observations visuelles au sol confirmées par la police locale.
- **b.** Détection par radar.



LES ÉVÈNEMENTS:

Photo : De Brouwer montrent la vidéo relative aux traces de l'objet détecté via radars.

4. Le 30 Mars 1990 à 23:00 heures le contrôleur principal (MC) de la station de radar de défense aérienne de Glons a reçu un appel téléphonique d'une personne qui a déclaré avoir observé trois lumières indépendantes clignotant dans le ciel, de couleurs changeantes, avec une intensité beaucoup plus élevée que les lumières des étoiles et qui étaient en formation triangulaire. Les conditions météo étaient un ciel clair, aucun nuage, un vent léger et une inversion mineure de la température à 3000 pieds.

5. Le contrôleur Radar a à son tour informé€ la police de WAVRE pour confirmer l'observation à plus ou moins 23:30 heures. Pendant ce temps le Contrôleur radar avait observé un écho de radar à environ huit miles nautiques au Nord du lieu de l'observation au sol. Le contact s'est déplacé lentement vers l'Ouest à une vitesse d'environ 25 kts et une altitude de 10,000 pieds.

6. Les observateurs au sol ont observé 3 taches lumineuses supplémentaires qui se sont déplacées graduellement, avec des vitesses irrégulières, vers le premier ensemble de lumières et ont formé un deuxième triangle.

7. À 23:50 une deuxième station de radar, située à plus ou moins 100 miles nautiques a confirmé un contact identique au même endroit et au même moment que le contact de radar de Glons.

8. À 00:05 2 F16 décollèrent de la base aérienne de BEAUVECHAIN et guidés par le radar entrent en contact avec un objet volant. Un total de 9 tentatives d'interception ont été effectuées. A 6 occasions les pilotes purent établir un verrouillage avec leur radar d'interception. Les distances de verrouillage varièrent entre 5 et 8 miles nautiques. À toutes les occasions les cibles ont changé la vitesse et l'altitude très rapidement et le verrouillage radar fut perdu après 10 . 60 secondes. Les vitesses ont changé entre 150 et 1010 kts. à 3 occasions les deux F16 enregistrent un verrouillage radar simultané avec les mêmes paramètres. Les 2 F16 volaient à une distance d'environ deux miles nautiques l'un de l'autre. Aucun contact visuel n'a pu être établi par l'un ou l'autre des pilotes F16.

9. Le F16 a piloté 3 fois par la zone d'observation des observateurs au sol. Au troisième passage les observateurs au sol ont communiqué un changement du comportement des taches lumineuses. Le plus lumineux a

commencé à clignoter très intensément tandis que l'autre disparaissait. Par la suite, la source la plus lumineuse a commencé à s'obscurcir graduellement.

10. Pendant ce temps le chef de la police de WAVRE avait alerté quatre autres commissariats de police dans la zone. Chacun des quatre, séparé de quelques 10 miles nautiques l'un l'autre, ont confirmé les observations visuelles.

11. Les avions atterrirent. 01:00. La dernière observation visuelle fut effectuée a à peu près 01:30.

CONCLUSIONS:
12. L'Air Force BELGE est incapable d'identifier ni la nature ni l'origine des phénomènes. Cependant, il y a des éléments suffisants pour exclure certaines explications possibles:

- **a.** Ballons. Impossible du fait des vitesses extrêmement variables (confirmées visuellement et par radar).
- **b**. ULM. Mêmes impossibilités que pour les ballons.
- **c.** RPV. Impossible du fait des observations de vols stationnaire.
- **d.** Avion (incluant avion invisible). Impossible, comme pour RPV. Aucun son.
- **e.** Projections Laser ou mirages. Improbable du fait du manque de surface de projection (aucun nuage). Des points lumineux ont été observés depuis plusieurs endroits distants. Les points lumineux ont parcouru des distances supérieures à 15 miles nautiques. Les formes éclairées par les points lumineux ont été observées avec des lunettes spéciales. Les projections Laser et les mirages ne peuvent être observés au radar.

{Signature}

Voici la transcription des communications entre les pilotes et le contrôle au sol pendant l'interception d'un OVNI au-dessus de la Belgique dans la nuit du 30 au 31 Mars 1990 (en heure GMT, l'heure local €tait GMT+2).
30/03/1990 QRA (I), LA POURSUITE: 22:07.

La transcription commence comme les chasseurs ont quitté la fréquence de la tour de contrôle de l'aérodrome et font des vérifications en contact avec le contrôleur d'interception radar.

Contrôleur = C, Pilote = P.

07M
C : Je vous reçois fort et clair, comment me recevez-vous ?
P : 5 sur 5, NV90.
C : Contrôlez votre armement.
P : OK vérifié C : Pour votre information, l'écho est au 310, 15 miles (28 kms).
C : Confirmé.

NV 90 est le nom de code de ce vol. 5 sur 5 signifie également " fort et clair ". Le contrôleur radar à l'OVNI sur son écran radar et donne aux pilotes le cap et la distance de leur objectif. La poursuite a commencé.

07M30S :
P : Formidable ! Fantastique ! Nous vous recevons 5 sur 5.
C : Magnifique. Pareil ici.
C : Pour le moment nous n'avons aucune altitude inscrite pour l'écho.
P : Nous allons tout droit sur l'objectif tous les deux, NV90.
C : Roger, et les deux échos sont sur votre droite, 310 degrés à droite.
P : OK droit au 310.
C : La derni.re altitude connue de l'écho était par rapport à un autre avion, NV210. Continuer à tourner. Tournez vers le 320.
P : 320.

08M :
C : 320, 17 miles (30 kms). Pour l'instant l'altitude maximum est de 10000 pieds (3300 mètres).
P : On reste au 320.
C : Roger 330. Cinq heures moins dix, la distance correcte est de 15 miles (24 km), altitude possible 10000 pieds.
P : En route à 10 heures moins dix. Pas de contact.

09M
C : Contact 330 distance 10, 11000 pieds, droit au 330.

P : 330, on y va.
C : 330, 5. La distance correcte est 9.
P : Pas de contact, guidez-nous.
C : 345, distance 7. Ralentissez. Manœuvrez lentement.
P : Compris, manœuvrons lentement.
C : Toujours à 10000 pieds, cap 345, distance 5.
P : Confirmez l'altitude.

Beaucoup de dialogue en 3 minutes. C'est vraiment du travail très sérieux. Les pilotes et le contrôleur sont évidemment excités et probablement nerveux. L'OVNI est maintenant à 5 miles des deux avions de poursuite, une distance très courte en cas de combat aérien.

10M :
C : Dernière altitude 10000 pieds, je répète 10. La distance est de 3. À gauche. Deux miles. Pas d'altitude. L'écho a disparu.
P : Pas de contact.
C : Il passe juste en dessous de vous.
P : Répétez ?
C : Actuellement il est juste en dessous de vous. Au vecteur 90 degrés pour tous les deux. Contact. 090, distance 2. Continuez, vérifiez 090, distance 3. Manœuvrez lentement. Tournez vers l'intérieur, quatre miles nautiques, 060, 3.
P : Lumière clignotante en face de vous. Est-ce que vous le voyez en dessous de vous, une lumière orange ? (C'est l'ailier qui parle au leader).
C: Distance 3, 060, 3.
P : Cap 180. Roger, retour vers le 180. Avez-vous un contact visuel avec moi, Meel (*Le leader parle à son ailier, dont le nom de code est Meel, s'il l'a en vue. Le terme " roger "signifie" bien compris).*
P : Roger, j'ai le contact avec vous. Si vous faites un virage à 180, Un mile, vous le trouverez droit devant. Une lumière orange clignotante. C'est au sol. *(L'ailier répond qu'il a le leader en vue, et donne au leader les instructions concernant la lumière clignotante orange qui semble être au sol).*
P : Efflux, avez-vous encore le contact ? (Efflux est le nom de code du contrôleur radar).
C : Oui, pour l'instant l'écho est au 020, 15.
P : Confirme 020.
C : 020, 5 miles.
P : Regardez la lumi.re clignotante, je veux dire (inintelligible) flash.
C : 030, 6 miles.
P : Le contact au sol ressemble à une lumière.
C : Un autre écho maintenant, 360, 10 miles.
P : 360, 10.

13M :
C : Altitude 11000 pieds, 350, 11 miles.
P : J'ai un contact. 9000 allant au 250. 970 nœuds (1700 km/h).
C : C'est peut-être votre objectif.
P : Un contact droit devant. 9000 pieds, vitesse 310 (580 Km/h).
C : Distance 6.
P : Eddy, confirmez-vous le contact ? J'ai maintenant le m.me en B15 *(B15, C8, etc... sont des zones générales de l'espace aérien).*
C : Écho. 3 miles. Droit devant, 3.
P : J'ai un contact intermittent.
C : Roger. Maintenant, 2 miles. Faites un virage sur votre intérieur droit, niveau 1 mile. Accélérez sur votre droite en vous dirigeant au 130.
P : 130.
C: 140, distance 3.
Le F16 a son radar de recherche de bord en marche. Il a trouvé l'OVNI et montre au pilote que l'objectif se dirige au 250 à une vitesse incroyable de 970, soit 1700 km/h. C'est presque 2 fois la vitesse du son, et bien au-dessus de la vitesse maximum du F16 qui est d'environ 800 nœuds à cette altitude. Eddy est le nom de code du leader, comme Mel est celui de l'ailier. L'OVNI ralentit. 310 nœuds, change de direction de vol. Il semble jouer avec les Intercepteurs.

14M:
P: Confirmez la direction de l'objectif, Efflux.
C : 130, m.me, 120. Restez au 180. Il est maintenant au 170, 4. Vérifiez que votre caméra fonctionne correctement. 160, 3.
P : Caméra prête. J'ai le contact. 550 nœuds en C6, altitude 10000.

15M :
C : Juste au-dessus. Si possible, prenez un maximum de photos.
P : Puisse suggère de continuer avec le HUD ? Je le garde.
(Le HUD est le Head Up Display, qui projette une partie des informations de vol sur le cockpit de l'avion. Ceci permet au pilote de garder en visuel l'objectif, pendant qu'il est en même temps capable de noter les paramètres de base pour permettre à l'avion de voler, comme l'altitude et la vitesse de vol, sans bouger la tête ou quitter des yeux l'objectif. La caméra peut être activée pour voir ce que le pilote voit à travers le cockpit, ou ce que l'écran radar voit. Le gouvernement belge a rendu public tout l'enregistrement de la camera de l'écran radar pour une diffusion publique. De petits extraits de ce document ont été montré à la télévision durant des programmes en relation avec l'incident belge. D'habitude les intercepteurs allument le HUD quand ils sont près de l'objectif et attaquent. Le pilote attend une approche couronnée de succès d'ici peu et opte pour garder le mode HUD pour la caméra.).
P : (inintelligible).
P : Efflux, donnez-moi un nouveau vecteur.
C : Allez au 360, 360. Restez droit au 030.
P : 030.
C : Il est maintenant. 050, 3. Altitude 10500 pieds. Continuez à tourner au 090.
P : Compris 090.
C : 090, droit devant, 2.
P : Un avion juste en dessous de moi. Efflux, est-ce possible ?
C : A quelle altitude?
P : Je le vois, Efflux.
C : Droit devant, 2 miles.
P : Mel, est-ce que vous le voyez, juste sous mon avion ? Efflux, avez-vous
un nouveau vecteur?
C : Sud, 2.
P : Donnez-moi l'altitude.
C : NV105, écho 130, 130, 3. Dernière altitude connue 10000 pieds, droit devant 2.
P : Allez, attaque.
C : Vous venez de dépasser l'écho, altitude 10000 pieds.
P : Je suis à 9000 pieds.
C : Toujours pas de contact?
P : Toujours pas de contact! Vecteurs, s'il vous plait!
C : 270, 2.
P : Confirmez 260.
(Le pilote a une vision dégagé sur l'appareil en point de mire. Apparemment, c'est un contact visuel épisodique. Mais après 12 minutes d'une poursuite intense, l'OVNI s'échappe à nouveau. Le pilote est frustré, presque désespéré.)

19M:
C : 270.
P : Manœuvre vers le 270. En position au 270. 10000 pieds.
C : Pas de contact pour l'instant.
P : Mel, passez sur la fréquence xxxx
(Le leader demande à son ailier de passer sur une autre fréquence sur sa seconde radio. L'ailier parlera à un contrôleur de trafic aérien, coordonnant l'entrée des deux jets dans l'espace aérien contrôlé par Efflux. En plus de diriger les avions, Efflux parle à des contrôleurs aériens de Bruxelles par téléphone. C'est nécessaire à cause du trafic commercial très dense dans cette zone.)
C : Pouvez-vous contacter Bruxelles sur la fréquence xxxx, il commence à s'éclipser !
(Efflux voit également les jets quitter son espace aérien, et répète l'ordre d'entrer en contact avec le contrôleur aérien du trafic civil de Bruxelles. La poursuite continue et une extrême prudence est nécessaire pour ne pas percuter un avion de ligne. L'OVNI a momentanément disparu de l'€cran radar de Efflux.)

21M :
C: Continuez à tourner sur votre droite, 090.
P : Je me dirige sur ma gauche 090. Efflux, nous sommes en position à l'est.
C : Roger, maintenez le cap.
P : Nous avons un contact positif.
C : Pas de contact sur l'écran pour l'instant.
P : Nous ne le voyons plus. Mon niveau de carburant est OK. Nous devons avoir un objectif. 19 miles, 800 nœuds et 5300 pieds. Confirmez cela, Efflux. Un contact. 5 miles, sur ma gauche, grande vitesse.

23M:
C : Pas de contact pour l'instant.
P : À 4 miles à gauche.
C : Je me désengage 1 minute pour vérification.

24M:
P : Je vérifie. Je tourne à un cap de 034. Bruxelles nous appelle, mais pas de contact.
C : L'objectif vient sur vous du 320, distance 15 miles. Possible contact. 270, distance 12. Virez à droite.

25M:
P : Virage à droite au 270.
C : Cet objectif parait être un avion civil.
P : Répétez Efflux.
C : Ce contact est un avion civil.

26M :
P : Virons au 277.
C : Roger. Maintenez un cap de 270 depuis Efflux.
P : Parlez-moi Efflux.
C : Dites-moi ce que vous avez vu.
P : J'ai vu une sorte de lumi.re clignotante droit devant à 5 miles.
C : Cette lumière venait-elle du sud.

27M :
P : La lumière ne bougeait pas.
C : Quand avez-vous survolé la lumière ? Donnez-moi un signal quand vous commencerez votre approche.
P : Je tourne à gauche pour voler à 10000 pieds sur la lumière, et je vous donne la localisation de la lumière. Je la survole maintenant.
C : Roger.
P : Coordonnées 50.32'08" nord, 04.11'08" Est. Je retourne vers l'est, à 10000 pieds.
C : Roger.
(La lumière sera identifiée plus tard comme étant un signal anticollision d'une cheminée d'usine.)
P : Possible contact à 020, 12 miles.
P : 12 miles, je regarde.
C : Très grande vitesse. Vire au 040.
P : 040.
C : Cap 115, tournez au 060 à droite.
P : J'ai un contact droit devant à 10 miles.
C : C'est l'objectif. Nous ne connaissons pas l'altitude.
P : Contact. 5000 pieds, 740 nœuds. Un vrai nouveau contact. Je cherche. Un contact droit devant . 7 miles.
C : Désengagez pour le moment et vérifier l'objectif. Vérifiiez votre armement.

32M:
C : Dernière altitude connue 10000 pieds, 070, 10.
P : 070, 10. Confirmez virez au 070, altitude 7000 pieds. Perdu le contact. J'ai besoin de plus d'informations, Efflux.
C : Nous avons aussi perdu le contact. Il doit être au 090, 10. Virez au 100.

33M:
P : 100.
C : Droit devant. Distance 5. Avez-vous un contact ?

34M :
P : Pas de contact.
C : 095, distance 18. 17, droite, les deux à droite, au 310.
P : Droite, 310. Fuel 044
(Les jets ont décollé depuis plus de 40 minutes, faisant des manœuvres constantes, incluant des accélérations nécessitant la pleine puissance des moteurs. Les réserves en carburant commencent à devenir primordiales. Le leader rapporte qu'il lui reste 4400 livres de carburant.)
C : 17, vérifiez le temps qu'il vous reste.
P : Il me reste 15 minutes.
P : 17, 310.
C : Roger, 17. Maintenez cette direction pour l'instant. Un avion civil au 315, distance 12 . 5000 pieds sur le TMA
(le TMA est l'espace protégé. qui entoure l'aéroport.)

38M:
P : Je regarde. Contact à 6000 pieds, bougeant lentement.
C : C'est un avion civil. Passe dans vos deux heures, 5 miles, 5000 pieds. Vérifiiez au 310, contact €éventuel à 12 miles.

(En plus de donner la direction de l'objectif suivant le système des 360. le contrôleur utilise la méthode "de la montre", donc 3 heures est en fait l'aile droite, 6 heures la queue, etc...)

39M:
P : 10 miles, droite devant, 10000 pieds. Contact.
C : Droit devant, distance 7.

40M:
P : Je l'ai aussi.
C : Vérifiiez que votre caméra est en marche.

41M:
P : Caméra en marche.
C : Si possible, faites un maximum d'images.
P : Le mouvement de l'objectif est très lent.
C : Vérifiiez l'altitude de votre contact.
P : J'ai toujours le contact, 5 miles.
C : Une altitude ?
P : Pas d'altitude.
C : Dans vos 3 heures, 2 miles.
P : À 3 heures, 2 miles.
C : Il bouge de gauche à droite.
P : Répétez.
C : Au-dessus sur votre gauche.
P : Je regarde, je vois une lumi.re au sol droit devant.

42M:
C : un avion civil à l'ouest, 10 miles.
C : Contact 100. Tournez à droite au 100.
P : Roger, tournons à droite au 100.
C : Trafic civil 300, 5 miles.
P : Trafic civil 300, 5 miles, en position au 120.
C : Continuez au 100.
P : 100.
C : Idem 060 maintenant, 060, 5.
P : En position au 060.
C : 060, 3. Avez-vous un contact ?
P : Un contact mais sa vitesse passe de 100. 600.
C : J'ai le même écho.
P : Il file sur ma droite, 5 miles.
C : Confirmez. Manœuvrez rapidement.
P : En position en direction de l'est maintenant.
C : Roger.
P : Contact perdu.
C : Vecteur pour les deux 180.
L'OVNI a été suivi par le radar de bord du F16. Le radar montre la vitesse de l'objectif, et le pilote le voit accélérer de 100 nœuds à 600 nœuds. La vitesse la plus basse est supérieure à celle qu'un jet à haute performance peut voler sans décrocher, mais la plus élevée, spécialement la dernière approche à très haute vitesse, ne peut être atteinte que par quelques avions expérimentaux. Que peut être cet objectif ? La vitesse et la manœuvrabilité de l'OVNI semblent toutes deux bien loin des possibilités d'un avion connu.

44 M:
P : Je tourne à droite, vers le sud.
C : Contact au sud, plus haut.
P : Nous regardons. En position sur notre cap, sud.
C : À 9 heures, 3. Excusez-moi, dans vos 3 heures.
P : En position vers le sud. Pas de contact.

45 M:
C : Oubliez cet écho. Virez rapidement au 360.
P : 360 à gauche. Je vérifie le fuel.
C : .éventuel contact 350, distance 10.
P : 350, 10.
C : Deux contacts attribués à des avions civils, même position, 345, 9, gauche 330, 7, gauche 330.

46 M:
C : Trafic civil 340, distance 7.
P : Nous avons un contact avec ce trafic.
C : A 5000 pieds, un autre contact au 325, la distance est, pas d'altitude.
P : J'ai un contact radar.
C : Vérifiiez que votre caméra est en marche.
P : Caméra armée. Nous avons perdu le contact.
C : Il est maintenant au 345, la distance est de 5.
P : Nous avons le même en B8, 10000, Mel (L'ailier, Mel, rapporte que son radar confirme le cap de l'objectif donné *par le contrôleur et sa distance).*
C : 350, 3.
P : Contact radar. Nous avons un faible contact à gauche, 8 miles. Nous venons de perdre le contact.

47 M:
C : Il est maintenant sur votre 360.
P : Demande la permission de virer vers le nord.
C : Vous pouvez vous désengager.
P : En position au Nord, Efflux.
C: Roger. Pas de contact ?
P : Négatif.
C : Retournez vers le sud.

La poursuite continua encore 6 minutes. Limite en carburant, et complétement frustrés par un objectif qui les surpasse en vitesse et en manœuvrabilité, les pilotes de F16 à bout physiquement et vidés émotionnellement retournent vers leur base d'attache. Le colonel B. est sceptique à propos des OVNIs, et croit que l'explication la plus plausible pour cet incident est la présence d'ECM (Contremesures .électroniques), probablement à bord d'un autre appareil de l'OTAN dans la zone. En d'autres mots, l'objectif radar suivi par les contrôleurs aériens et les pilotes était un leurre, un artefact ou un gadget électronique sophistiqué prévu pour affoler les radars. De tels instruments ont été utilisés avec succès durant la Guerre du Golfe.

D'un autre côté il est déboussolé par certains aspects de la poursuite. "J'ai fait plusieurs interceptions d'objectifs fictifs (ECM) ", m'a dit le Colonel. " Le contrôleur aérien en Belgique a été capable de maintenir le contact avec un avion civil dans la zone, et ce n'est pas possible avec les brouillages ECM que j'ai rencontrés. C'est très €étrange. " Par-dessus tout, c'est à l'opposé de son expérience avec les ECM qui devraient donner le même objectif fictif au radar au sol et aux radars de bord.

Le colonel est plutôt persuadé que ce sont des ECM par le fait que l'OVNI ne produisait pas de « Boum » en passant la vitesse du son. C'est ce qui a rendu perplexe tous les experts, y compris ceux qui ont examiné et - mis hors de cause - la théorie ECM. Cet OVNI a également généré des milliers de rapports de témoins oculaires par des observateurs au sol.

Si nous voulions admettre que c'était un test ECM, ou des survols répétés d'un avion américain super-secret, comment le faire aussi d'un pays €étranger avec une population aussi dense ? Les chasseurs étaient armés et pouvaient entrer en collision l'un dans l'autre ou avec un appareil civil durant la poursuite, causant de lourdes pertes en vies humaines. Assumer un tel risque pour le salut d'un test des capacités de la Défense Aérienne de la Belgique est plus que démentiel. Qui que soit le responsable du test d'un tel engin d'une importance militaire potentielle au-dessus d'un pays étranger, un manque de chance ou qu'un incident mécanique pourrait littéralement le placer dans les mains de l'ennemi. Et l'on peut supposer que le " test " serait révélé en temps et heures au gouvernement belge, mais rien de la sorte n'eut lieu.

NOTES:
La vague d'observations en Belgique de 1990 continue à attirer l'attention de l'Europe, ou le Parlement Européen a considéré la possibilité. de créer un bureau central de recherche OVNI en grande partie a cause de la notoriété de ce cas non résolu. Le London Sunday Express du 17 septembre 1995 publia une lettre envoyée au chercheur britannique Derek Shieffield par l'ancien Premier Ministre Léo Delcroix pour lui dire que " malgré les plus rigoureuses investigations officielles, aucune explication terrestre n'a pu être trouvee ", et qu'il a eu une tentative plus récente de F16 Belges pour intercepter un OVNI similaire et qu'il a battu en brèche la possibilité que les rapports d'OVNIs aient été causés par un AWACS ou un chasseur Stealth. Et le Docteur David Clark, porte-parole du Labour, dans une demande avec les mêmes problèmes que celle du Membre du Congrès Steven Schiff avec le mur du silence du Département Américain de la Défense, dit à propos du Ministre de la Défense Britannique : " ils ont une information officielle et notre avis est que le MoD (Ministry of Defence) garde un peu trop le secret. Il devrait être plus ouvert sur ce sujet. Si ce n'était pas un OVNI, et que c'était un bombardier Stealth, cela doit être dit.

En août 1995, Mrs Marie Galbraith de la BSW Foundation rencontra le Général De Brouwer à Bruxelles, qui lui a assuré que ce cas reste pour l'instant encore inexpliqué et qu'il garde le plus grand intérêt pour le

gouvernement belge. Dans une conversation téléphonique en octobre 1995, l'ufologue Antonio Huneeus a reçu quelques informations de la part du Général, en plus de celle qu'il allait prendre sa retraite de sa position à la tête de la Force Aérienne et qu'il retournerait à la vie civile au début de 1996.

La SOBEPS, l'organisation civile belge de recherche sur les OVNIs, a publié un livre détaillant leurs exhaustives investigations sur la vague d'observations de 1989-1990, et récemment retiré dans une version mise à jour. Malheureusement, ce livre n'est pas disponible en anglais bien qu'il soit d'une valeur exceptionnelle en témoignage de ce qui peut être accompli par un groupe d'ufologues déterminés à enregistrer tous les faits de ce cas très riche et déroutant. Dans un chapitre très technique parlant des donn.es radar, le professeur de physique Auguste Meessen conclut que certaines des images provenant du radar au sol était presque certainement causées par des conditions atmosphériques exceptionnelles mais trouve que les images du radar embarqué€ ne peuvent être expliquées de cette manière.

Un compte-rendu des observations belges mettant l'accent sur la "poursuite" radar a été publié dans le MUFON UFO Journal N.268, août 1990. Le cas belge rejoint d'autres classiques comme Bentwaters et Téhéran dans lesquels des OVNIs ont envahi des espaces ariens lourdement défendus et se sont promenés à volonté neutralisant les plus modernes des défenses ariennes opérationnelles.

Source : http://www.ufocom.eu

Les nuages invisibles étaient distribués

La figure 14 confirme que les sources des échos anormaux présentent une dispersion des altitudes assez grande. L'altitude moyenne est plus basse que celle des F-16 et que celle qui était indiquée à ce moment par le radar de Semmerzake (II.397). Elle est même parfois très basse, ce qui est compatible avec l'idée de trainées de convection. Les radars au sol attribuent à un groupe de nuages invisibles un écho unique, puisque la résolution est limitée. Il sera associé aux dômes des bulles de convection, où le signal est le plus fort. Les F-16 peuvent détecter par contre des masses d'air humide à différents endroits. La figure 14 indique en tout cas qu'il n'y avait pas une seule masse d'air humide, bien localisé. M. Gilmard6 est arrivé à la même conclusion par une voie différente.

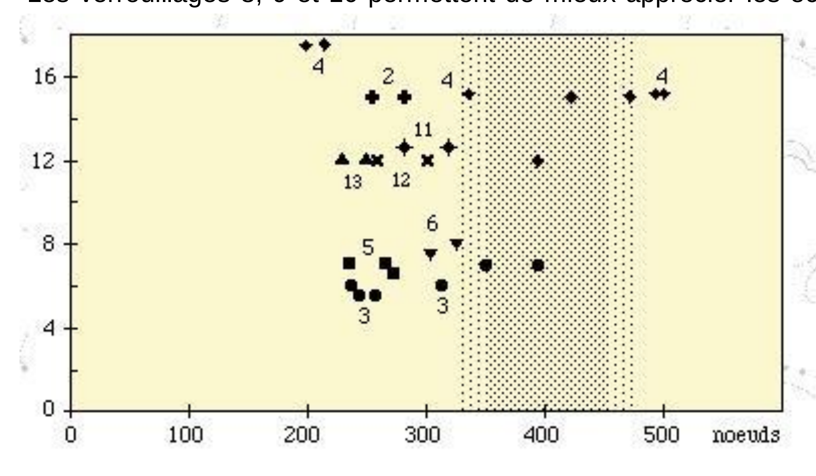
Il cherchait à déterminer les lieux géographiques des sources des échos pour les différentes tentatives d'interception. Il l'a fait en utilisant deux méthodes distinctes (II.401). La méthode directe se base uniquement sur les données enregistrées par le second F-16, en situant les sources des échos par rapport à la base de Beauvechain (plages vertes, anguleuses, sur la figure 10.4 du dossier photo du second rapport5). L'autre méthode est indirecte et plus imprécise, puisqu'elle combine les valeurs enregistrées pour l'azimut et la distance avec la trace du premier F-16, fournie par le radar de Semmerzake (plages bleues, arrondies). M. Gilmard en avait tiré trois.

CONCLUSIONS

1. "Aucune erreur grossière n'a été commise par la plate-forme d'inertie. En effet, pour calculer la position de la cible par rapport à Beauvechain, le radar ajoute à la position du F-16 que lui fournit la centrale inertielle, la position relative de la cible considérée...

2. Les positions des cibles ne semblent pas former une structure régulière. Cette observation nous permet d'affirmer que dans la mesure où les cibles correspondent effectivement à des objets matériels (ce qui n'est pas encore démontré), il est plus que probable que les différentes interceptions ne se rapportent pas à un seul objet !

3. Les interceptions 8, 9 et 10 sont relatives aux F-16. En vol de formation de nuit, observer son compagnon, afin de mieux garder ses distances ou bien afin de le suivre dans ses manœuvres, est plus aisé au radar qu'à l'œil nu. "Les verrouillages 8, 9 et 10 permettent de mieux apprécier les écarts fournis par les deux méthodes de calcul.



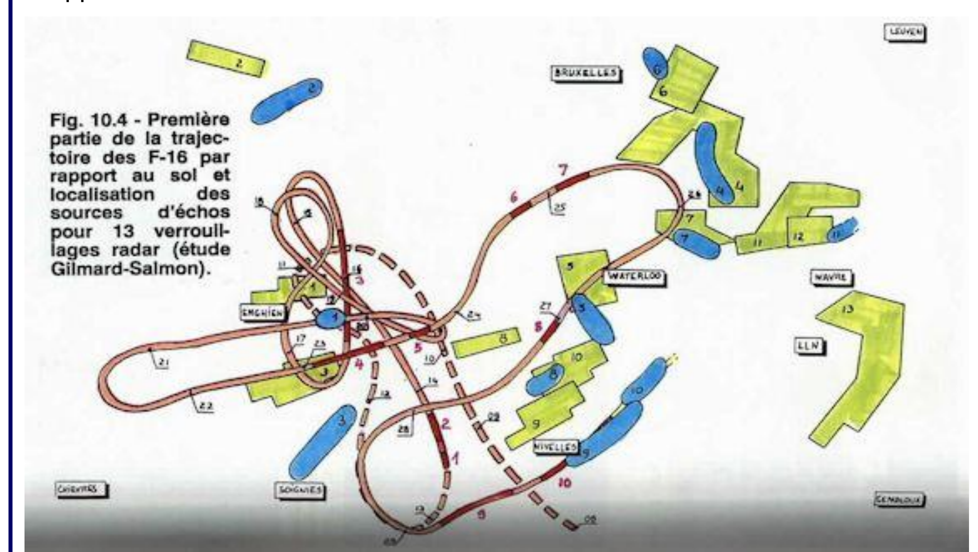
Notons que M. Gilmard a écarté le premier contact, probablement parce qu'il était très court et parce qu'il impliquait un éloignement. Il ne subsiste alors que neuf essais d'interception, comme l'a affirmé le Major Lambrechts, sans autres précisions (I.226).

La deuxième conclusion de M. Gilmard résulte du fait que les "objets" détectés ont été localisés dans un grand rectangle au sud de Bruxelles, entre Leuven, Gembloux et Soignies (II. Figure 10.4). Les F-16 étaient pourtant dirigés vers leur cible par le CRC de Glons (I.226). L'existence de différentes masses

d'air humide qui sont séparés les unes des autres, comme cela arrive souvent pour des nuages visibles, rend compte des observations visuelles des gendarmes. Il suffit d'admettre que l'air humide était plus chaud que l'air environnant pour que cela donne lieu à des réfractions anormales de la lumière visible (II.408).

Puisque le radar des F-16 réalise une classification des échos à partir de la mesure des distances et vitesses relatives, j'ai également représenté les mesures dans le plan d-v.

La figure ci-dessus montre que la dispersion des points y est trop grande pour une élimination par le suiveur et suppresseur de fouillis.



***À* GAUCHE 1er document.**
Figure 15 : Les échos anormaux, caractérisés par la distance et la vitesse par rapport au F-16.

À gauche : document SOBEPS relatif à la trajectoire du f16, premiere partie.

Jusqu'à preuve du contraire, l'explication proposé pour les mystérieux enregistrements radar des F-16 reste donc logique et cohérente. Elle est fondée sur des concepts théoriques raisonnables et justifiés. En outre, elle est en accord avec l'ensemble des faits observés. Schéma extrait du second rapport de la SOBEPS







